

На правах рукописи

КОНОВ Алексей Александрович

**Развитие железнодорожного транспорта на Урале
в середине 1950-х - середине 1960-х гг.**

Специальность 07.00.02 - Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Конов

Екатеринбург
2003

Работа выполнена на кафедре Истории России
Уральского Государственного Технического Университета - УПИ

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор
Личман Борис Васильевич

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор
Мартюшов Лев Николаевич

кандидат исторических наук, доцент
Захарова Екатерина Германовна

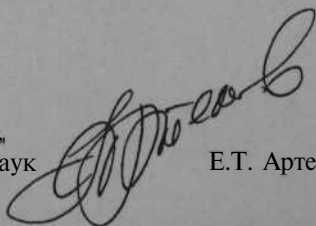
Ведущее учреждение - Уральский Государственный Университет Путей
Сообщения

Защита состоится 25 июня 2003 г. в 15.00 на заседании диссертационного совета
Д 004.011.01 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора
исторических наук при Институте Истории и Археологии Уральского отделения
РАН (620219, Екатеринбург, ГСП-340, ул. Р. Люксембург, д. 56).

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Института Истории и
Археологии Уральского отделения РАН.

Автореферат разослан "20" мая 2003 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат исторических наук



Е.Т. Артемов

Актуальность темы исследования. Более 150 лет слова "железная дорога", "поезд", "локомотив" сопровождают историю России, не только символизируя своеобразное зеркало **происходящих** в стране событий и процессов, но и самое активное в них участие. Там, где легли рельсы, стали расти **города**, появились крупные промышленные центры, более интенсивно развивалось сельское хозяйство. Многие поколения российских людей выросли на простой и мудрой истине: "Там, где железные дороги, - там жизнь". В начале третьего тысячелетия можно с полным основанием говорить об исторической роли отечественного железнодорожного транспорта в модернизации Российского государства.

Железнодорожный транспорт выступает в качестве мощного модернизирующего фактора по отношению к экономике страны, способствуя ее процветанию. На Всероссийской конференции "Транспорт России на рубеже веков" 6 декабря 1999 г. бывший председатель правительства РФ, а ныне президент страны В.В. Путин отмечал: "...Правительство выступает за то, чтобы и технологическая модернизация транспорта, и реформирование системы управления были направлены на перспективу и на будущее, чтобы они шли синхронно с развитием российской и мировой экономики. ...В перспективе отечественный транспорт должен идти хотя бы на шаг впереди остальных секторов **экономики**".¹

Стальные магистрали России способствуют рациональному и эффективному размещению производительных сил на огромной территории. Значима интеграционная функция железнодорожного транспорта. Своим географическим размещением железные дороги России способствуют организации ее экономических областей и районов в обширные, саморегулирующиеся системы производства и потребления.

Рубеж XX — XXI веков стал периодом глобализации экономики. Железнодорожные перевозки все заметнее стали концентрироваться в международных транспортных коридорах. По своему географическому положению России предназначено быть транзитной страной между зонами наиболее активного роста мировой торговли - Европейским **сообществом**, Азией и Северной Америкой. В этой системе российские железные дороги являются связующим звеном между Западом и Востоком Евразийского континента.

Отечественный железнодорожный транспорт стоит на пороге очередного витка обновления. Коренные изменения переживают все сферы отечественного железнодорожного транспорта - техническая, экономическая, социальная, **культурно-бытовая**. Прежде всего подвергается реформе система управления транспортом, применяются новейшие технологии и техника европейского **стандарта**, меняется тарифная **система**, изменяется кадровый **потенциал** и

¹ Транспорт **России** на рубеже веков. Материалы Всероссийской **научно-практической** конференции. 6 декабря 1999 г. М., 2000. С. 90.

социальная **сфера**.² Однако остается неизблемым принцип государственной собственности на железнодорожный транспорт в **России**, что свидетельствует о сохранении исторических условий и традиций его развития. Сегодня вновь приобретает огромную значимость исследование исторического опыта прогресса на железнодорожном транспорте как решающего момента модернизации не только самого транспорта, но и всей страны.

В историческом опыте особое значение представляет выявление положительных моментов и недостатков, просчетов в модернизации железнодорожного транспорта в период становления и функционирования индустриального общества. На современном этапе реформирования железнодорожного транспорта России имеется возможность избежать тех ошибочных решений и неучтенных обстоятельств, которые были допущены ранее.

Хронологические рамки исследования - середина 1950-х - середина 1960-х гг. На XX съезде КПСС был принят Генеральный план электрификации транспорта и началась его форсированная техническая реконструкция. Начиная с 1956 г. были разработаны и впоследствии реализованы планы по электрификации железнодорожных магистралей, а не отдельных участков дорог, что имело место до 1956 г. Генеральный план электрификации железнодорожного транспорта явился переломным моментом его развития, так как с этого времени началось планомерное ускоренное вытеснение паровой тяги электрической и тепловозной. Эта техническая реконструкция изменила все технические и экономические характеристики работы железнодорожного транспорта страны. Исследование завершается 1965-м годом - годом начала новой экономической реформы на транспорте как и во всем народном хозяйстве страны.

Территориальные рамки исследования. Исследование проведено в рамках Уральского экономического района, в который входили Башкирская и Удмуртская республики, Свердловская, Челябинская, **Пермская**, Оренбургская, Курганская, Тюменская области.

В 1956 г. железнодорожный транспорт Урала был представлен четырьмя железными дорогами - Свердловской, Южно-Уральской, Оренбургской и Уфимской. Начиная с 1959 г. железнодорожный транспорт Урала был представлен двумя железными дорогами: Свердловской и Южно-Уральской.

Свердловская железная дорога в исследуемый период имела следующие границы: Свердловская и Пермская области входили в районы тяготения дороги почти полностью, Тюменская - своей **Юго-Западной** частью и несколькими районами Ханты-Мансийского округа, Курганская область - тремя и Удмуртская АССР - пятью районами.

² Понятия "сфера" в "отрасль" являются понятиями фактически **синонимичными**. Отрасль - отдельная область **деятельности, науки, производства**. Сфера - **область, пределы распространения чего-нибудь**. См.: Ожегов С.И. **Словарь русского языка**. - М.: Ожегов С.И., 1989. - 13 изд., испр. М., 1981. С. «2,695.

Южно-Уральская железная дорога была расположена и обслуживала в основном Челябинский и Курганский экономические административные районы, а в Юго-Восточной части обслуживала и проходила по территории **Кустанайской, Северо-Казахстанской, Кокчетавской** областей - Казахской ССР, а в Западной и Юго-Западных частях обслуживала частично районы Башкирии.

Степень разработанности проблемы. Период развития железнодорожного транспорта страны в целом и Урала в частности в середине 1950-х - середине 1960-х гг. получил достаточное отражение в научной исторической и экономической литературе, в многочисленных публикациях и **статьях**, официальных правительственных докладах и в периодической печати того времени. В отечественной историографии невозможно найти обобщающие труды по истории России и учебные **пособия**, в которых не были бы упомянуты факты строительства железных дорог в стране.

Многочисленные работы, написанные по истории железнодорожного транспорта СССР и Урала можно разделить на три группы в зависимости от целей, поставленных авторами этих работ.

К первой группе относятся работы, написанные непосредственно работниками железнодорожного транспорта, с целью обобщения опыта организации и управления материальной базой транспорта либо с целью увековечения определенных знаменательных событий в истории транспорта, прославленных железнодорожников. Данная группа работ затрагивает, в основном, отдельные железные дороги.

Ко второй группе относятся работы, написанные экономистами с целью анализа и обобщения экономического опыта работы транспорта.

К третьей группе относятся работы, написанные историками, с целью изучения истории развития транспорта в целом и с целью ликвидации некоторых "белых пятен" в истории родного края в частности.

В соответствии с разработанной классификацией, к первой группе относятся работы ученых железнодорожного транспорта и ветеранов-железнодорожников **В.И. Куликова, Ф.П. Мулюкина, В.И. Ракова, С.А. Пашинина, И.В. Харлановича** и других.

Инженеры-ученые **В.И. Куликов и Ф.П. Мулюкин** выделили две крупнейшие на сети электрифицированные магистрали, в состав которых вошли главный ход Свердловской и Южно-Уральской железных дорог. Авторы пришли к выводу о том, что все задания по переводу железных дорог на новые виды тяги, утвержденные XX и XXI съездами КПСС, были выполнены **успешно**.³

Специалисты железнодорожного транспорта **С.А. Пашинин, И.В. Харланович, А.А. Поликарпов** предприняли попытку осмысления и обобщения развития российского железнодорожного транспорта в течение всего XX века. Авторы впервые уделили внимание всем сферам железнодорожного транспорта: техническому совершенствованию и материальному обеспечению,

³ Куликов В.И., Мулюкин Ф.П. Железнодорожный транспорт/Транспорт СССР: Итоги за 50 лет и перспективы развития/Под ред. А.Л. Голованова. М., 1967. - 324 с.

кадровой политике и **социальной** сфере транспорта. Развитие железнодорожного **транспорта**, по логике авторов, шло исключительно по восходящей прогрессивной линии, в том числе и в социальной **сфере**.⁴

В 90-е гг. XX века в отечественной историографии в отличие от прежних лет стали публиковаться работы железнодорожников, посвященные истории отдельных отраслей огромного железнодорожного хозяйства, истории судеб и жизни отдельных железнодорожников. В данном направлении активно работали ветераны-железнодорожники С.А. Папинин, Н.П. Холодкова.⁵

Ко второй группе нашей классификации относятся работы о развитии железнодорожного **транспорта**, написанные по экономике транспорта. Среди них можно выделить труды: И.В. Никольского, В.А. Персианова.

Прежде всего следует назвать монографию И.В. Никольского "География транспорта СССР" (1960 г.). Автор дал достаточно полное географическое описание транспортной сети экономических районов СССР, в том числе и анализ железнодорожных магистралей Урала. Автор справедливо акцентирует внимание на географическом положении Урала на стыке районов Востока с районами **Запада**.⁶

В.А. Персианов попытался исследовать все сферы развития железнодорожного транспорта. Тем не менее, автор прежде всего стремился к политическому обоснованию перспективности дальнейшего развития социалистического железнодорожного транспорта и поэтому уделил наибольшее внимание в своей работе историческим традициям периода восстановления железнодорожного транспорта страны в годы Гражданской войны и в годы первых пятилеток. Меньше освещено в работе В.А. Персианова послевоенное развитие железнодорожного транспорта (**Генеральному** плану электрификации транспорта автор уделил всего лишь несколько строк).⁷

К третьей группе трудов относятся работы, написанные историками.

В 1970 г. в печати появилась специальная работа коллектива авторов-историков "Советские **железнодорожники**".⁸ Работа содержит обширный фактический материал по массово-политическому и культурному воспитанию советских железнодорожников. Авторы подробно останавливаются на работе сети **культурных учреждений** железных дорог. Проблема бытового, торгового обслуживания железнодорожников, обеспеченность их жильем и уровень

⁴ Железнодорожный транспорт: XX век/Всероссийское общество любителей железных дорог/Под ред. С.А. Папинина. М., 2001. - 188 с.

⁵ См.: Папинин С.А. Бетев Борис Павлович //Министры и наркомы путей сообщения/МПС РФ. М., 1995. - 272 с. Папинин С.А. Талант **руководителя/Инженеры путей** сообщения. В 2-х тт./Ред. В.Г. Ряскин, С.В. Любимов. М., 1999. Т. 1.- 296 с. Холодкова Н.П. Главный **инженер/Инженеры** путей сообщения. В 2-х тт./Ред. В.Г. Ряскин, С.В. Любимов. М., 1999. Т. 1. Холодкова Н.П. **Государственный человек/Там же**.

⁶ Никольский И.В. География транспорта СССР: Учеб. пособие. М., 1960. - 406 с.

⁷ Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и **перспективы развития/Под ред.** И.В. Белова, В.А. Персианова, Б.А. Волкова и др. М., 1987. - 312 с.

⁸ **Советские** железнодорожники. Очерки о делах и людях железнодорожного транспорта СССР. М., 1970. - 352 с.

зарплаты остались за пределами внимания авторов. Незаслуженно мало внимания уделено авторами и проблеме подготовки новых кадров.

Другой исследователь Б.М. Загорский в своей статье "Железнодорожный транспорт на современном этапе" сосредоточил свое внимание на деятельности центральных и местных партийных органов по технической реконструкции и новому строительству на железнодорожном транспорте в годы **семилетки**, 8-й и 9-й пятилеток. Автор ограничил картину развития железнодорожного транспорта в середине 1950-х - середине 1960-х гг. изложением постановлений ЦК КПСС и местных партийных **органов**.⁹

В уральской историографии к работам, написанным самими железнодорожниками, относятся прежде всего многочисленные статьи в периодической печати, газетах-многотиражах. В середине 1990-х гг. стали активно издаваться отдельные монографии, воспоминания. Авторы этих произведений, как правило, работники Управлений железных дорог, начальники служб и отделений, именитые, заслуженные ветераны-железнодорожники. Среди авторов этого ряда работ можно назвать следующие имена: В.П. Егоров, Б.И. Колесников, П.А. Марков, М.Г. Носов, Д. Калабухов и другие.

Самой ранней работой уральских железнодорожников был юбилейный сборник статей "Славный путь: Свердловская железная дорога за 40 лет Советской власти", написанный работниками Управления Свердловской железной **дороги**.¹⁰ Книга представляет большой интерес, так как освещает не только техническое совершенствование железной дороги, но и деятельность руководства по развитию социальной сферы железной дороги. Недостатком сборника является чрезмерное использование авторами статистических данных, показывающих успех и рост показателей работы дороги.

Начальник Свердловской железной дороги Б.И. Колесников в работе "Развитие Свердловской железной **дороги**"¹¹ дает анализ техническому состоянию Свердловской магистрали. Б.И. Колесников впервые **называет** промышленные комплексы Урала, обслуживаемые Свердловской дорогой. В работе отсутствует материал о кадровом потенциале дороги.

Значительный интерес представляют работы уральских экономистов о размещении **транспортно-экономических** связей Урала в исследуемый период. Сюда следует прежде всего отнести работы Е.Б. Айзенберга и А.П. Червякова, появившиеся в 1970-е гг.

А.П. Червяков в своей монографии "Экономические связи и развитие железных дорог **Урала**"¹² выделил особенности, присущие только

⁹ Загорский Б.М. Железнодорожный транспорт на современном этапе // Развитие железнодорожного транспорта СССР (1917 - 1975 гг.) // **Тр. ин-та Всесоюз. заочн. ин-т ж.-д. Транспорта**. - 1976. - Вып. 81. - 158 с.

¹⁰ Славный путь: Свердловская железная дорога за 40 лет Советской власти: Сб. ст. **Свердловск**, 1958. - 167

¹¹ Колесников Б.И. Развитие Свердловской железной дороги: технико-экономические аспекты: К 120-летию Свердловской железной **дороги**. Екатеринбург, 1999. - 48 с.

¹² Червяков А.П. Экономические связи и развитие железных дорог Урала. **М.**, 1976. - 87 с.

железнодорожному транспорту **Урала**, что составляет основную заслугу автора. Содержание работы **А.П. Червякова** о техническом развитии транспорта Урала носит обзорный характер. Белым пятном монографии является исследование кадрового потенциала уральских железных дорог.

В уральской историографии нет ни одного труда или учебного пособия по истории края, в котором не освещались бы факты из истории железнодорожного транспорта Урала. Во втором томе "Истории Урала", изданной в 1977 г., имеются краткие сведения по техническому совершенствованию железнодорожного транспорта Урала в годы **семилетки**.¹³ В учебном пособии "История Урала: XX век", изданном в 1996 г., авторами также уделено значительное внимание истории технического развития и совершенствования железнодорожного транспорта **Урала**.¹⁴

Среди уральских историков, профессионально занимавшихся исследованием развития **транспорта**, можно назвать **М.Е. Плеханова**, **М.Т. Крючкова**, **Е.Г. Захарова**, **Т.А. Стоянову**.

М.Е. Плеханов занимался изучением деятельности КПСС по развитию технического прогресса и подготовке кадров на железнодорожном транспорте как в целом по стране, так и на Урале. Несомненной заслугой автора явилось то, что он объясняет причины выбора электрической тяги в реконструкции железнодорожного **транспорта**.¹⁵ Этот же автор впервые исследует организацию подготовки инженеров для транспорта края в годы семилетки (1959 – 1965 гг.).

При непосредственном участии и под руководством **М.Т. Крючкова** был написан целый ряд специальных коллективных работ по истории железнодорожного транспорта **края**.¹⁶ Автор показал незавершенность Генерального плана электрификации железнодорожного транспорта даже при пересчитанном позднее и существенно сниженном плане. **М.Т. Крючковым** впервые предпринята попытка обстоятельного изучения истории становления и развития высшего образования на транспорте Урала.

В настоящее время в историографии отсутствуют диссертационные исследования, посвященные развитию железнодорожного транспорта на Урале в середине 1950-х - середине 60-х гг. По более раннему периоду истории написаны два диссертационных исследования - **Е.Г. Захаровой** и **Т.А. Стояновой**.¹⁷

¹³ История Урала. Пермь, 1977. Т. 2. С. 370-373.

¹⁴ История Урала: XX век. Учебник / Под ред. проф. **Б.В. Личмана** и проф. **В.Д. Камынина**. Екатеринбург, 1996. - 400 с.

¹⁵ Плеханов **М.Е.** Деятельность КПСС по развитию технического прогресса и подготовке кадров на железнодорожном **транспорте/Технический прогресс на транспорте и в промышленности Урала/Тр. ин-та/Уральский электромеханический ин-т инженеров ж.-д. транспорта**. - 1968. - Вып. 18. С. 3-26.

¹⁶ Уральская государственная академия путей сообщения/Под ред. **М.Т. Крючкова**. Екатеринбург, 1996. - 255 с. Свердловская магистраль (1878-1990 гг.): Учеб. пособие / Под ред. **М.Т. Крючкова**. Екатеринбург, 1994. - 410 с.

¹⁷ Захарова **Е.Г.** Восстановление железнодорожного транспорта Урала (осень 1919 - 1925 гг.): Автореф...канд. ист. наук. Свердловск, 1981. -30 с. Стоянова **Т.А.** Деятельность партийных организаций по развитию железнодорожного транспорта Урала в годы социалистического строительства (1933 - 1937): Автореф...канд. ист. наук. Свердловск, 1981. -25 с.

В историографии можно выделить два периода - советский и постсоветский.

Вышедшая в советский период литература о развитии железнодорожного транспорта страны и Урала в годы шестой пятилетки и семилетки была написана с позиций построения коммунистического **общества**, где доминантой в мировоззрении являлось развитие общества на основе классовой борьбы, и не выходила за рамки существовавшей идеологии. Главная проблема, которую разрабатывали в советский период - это техническое совершенствование. Социальная сфера в развитии железнодорожного транспорта получила в трудах историков заметно меньшее место. Незаслуженно мало внимания уделялось историками изучению проблем подготовки и повышения квалификации трудовых ресурсов для железных дорог страны и Урала. В советской историографии фактически отсутствуют работы о культурно-бытовом положении железнодорожников.

В постсоветской историографии приоритеты в исследовании развития железнодорожного транспорта СССР изменились. Наряду с техническим развитием, предметом пристального изучения стал **человек**, работающий на железной дороге со всеми его материальными и духовными потребностями. В постсоветской историографии началась ликвидация "белых пятен" в истории железнодорожного транспорта с позиций либерального подхода к анализу исторических фактов.

Таким образом, в научной литературе и среди специальных работ отсутствует целостное исследование развития железнодорожного транспорта на Урале в середине 1950-х - середине 1960-х гг., которое бы охватывало всю его сложную структуру.

Объектом исследования является развитие железнодорожного транспорта в России.

Предмет (цель) исследования - развитие железнодорожного транспорта на Урале в середине 1950-х - середине 1960-х гг.

Задачи диссертации:

- исследовать систему управления железнодорожного транспорта, планирование и динамику финансирования транспорта;
- охарактеризовать основные направления и уровень развития технического прогресса на железнодорожном транспорте края;
- проследить изменения количественного состава кадрового потенциала и его отраслевую структуру;
- рассмотреть подготовку и повышение квалификации кадров;
- изучить социальную отрасль транспорта, включая материальный уровень жизни железнодорожников, их обеспеченность жильем и медицинским обслуживанием, организацию их полноценного досуга.

В заключении диссертации подводятся итоги исследования.

Методологической основой диссертации является *модернизационная теория*. Под модернизацией в диссертации понимается всеобъемлющий инновационный процесс при переходе к индустриальному и информационному

обществу, всесторонне обоснованный в трудах академика РАН В.В. Алексеева.¹⁸ Теория модернизации является частью *теории прогресса*. Прогресс - поступательное, но прерывистое движение, развитие человечества в направлении к лучшему, высшему, более совершенному состоянию. Модернизация - это "всплеск" **прогресса**, форсированный прогресс. В соответствии с периодизацией академика В.В. Алексеева, модернизацию середины 1950-х - середины 1960-х гг. мы относим к третьему периоду модернизации России, начавшейся с Петровской эпохи и получившей название **позднеиндустриальной**.¹⁹

Для осмысления вынесенной в заглавие темы диссертант использовал следующие методы: системный, социально-процессуальный, сравнительно-исторический.

Источниковая база. Нами за основу классификации источников взят принцип происхождения. В соответствии с принципом происхождения все **источники** были разделены на четыре группы и проанализированы с позиций необходимости раскрытия темы диссертации.

1. Материалы директивных органов власти.

Из опубликованных источников в диссертационном исследовании использованы сборники документов специально посвященные железнодорожному транспорту СССР: **"Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства"** (1957 г.), **"Железнодорожный транспорт СССР. 1946 - 1955 гг."** (1994 г.) и **"Железнодорожный транспорт СССР. 1956 - 1970 гг."** (1998 г.). Во всех трех книгах документы расположены в строгом хронологическом **порядке**.²⁰ Анализ представленных документов позволил раскрыть в работе экономическую и политическую стратегию руководства страны по развитию железнодорожного **транспорта**, показать состояние материально-технической базы транспорта в СССР и на Урале.

Слабой стороной охарактеризованных сборников документов является их, в основном статистический характер. Вместе с тем отсутствуют или упоминаются мимоходом важнейшие статистические данные по транспорту такие как грузооборот, грузонапряженность.

Особое значение для исследования имели такие источники как стенографические отчеты XX, XXI и XXII съездов КПСС.²¹ Из этих опубликованных источников в исследовании использованы материалы директив XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану (1956 - 1960 гг.), материалы директив XXI и XXII съездов КПСС, касающиеся технического

¹⁸ См.: **Опыт российских модернизаций. XVIII - XX века./Отв. ред. акад. В.В. Алексеев.** М., 2000. С. 3.

¹⁹ См.: **Опыт российских модернизаций. XVIII - XX века./Отв. ред. В.В. Алексеев.** М., 2000. С. 67, 175.

²⁰ Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства. 1917-1957 гг.: Сб. док. М., 1957. Железнодорожный транспорт СССР. 1946 - 1955 гг.: Сб. док. МПС РФ. М., 1994. Железнодорожный транспорт СССР. 1956 - 1970 гг.: Сб. док. МПС РФ. М., 1998.

²¹ XX съезд Коммунистической Партии Советского Союза. 14-25 февраля 1956 г. Стенографический отчет. М., 1956. - Т. 2. - 559 с. Внеочередной XXI съезд Коммунистической Партии Советского Союза. 27 января-5 февраля 1959 г. Стенографический отчет. М., 1959. - Т. 2. - 615 с. XXII съезд Коммунистической Партии Советского Союза. 17-31 октября 1961 г. Стенографический отчет. М., 1962. - Т. 1. - 608 с.

развития и совершенствования железнодорожного транспорта, строительства новых железных дорог и вторых путей, реформы управления железнодорожным транспортом в стране. Анализ вышеперечисленных документов помог нам обнаружить общие закономерности и тенденции развития железнодорожного транспорта СССР и Урала в середине 1950-х - середине 1960-х гг.

2. Опубликованные статистические материалы.

Из статистических сборников "Народное хозяйство СССР" и "Народное хозяйство РСФСР" нами взяты следующие показатели, характеризующие работу железнодорожного транспорта: эксплуатационная длина железных дорог Министерства путей сообщения, грузооборот, **пассажирооборот**, протяженность электрифицированных линий, удельный вес электровозной и тепловозной тяги в грузообороте железнодорожного транспорта, среднемесячная денежная заработная плата рабочих и служащих, среднегодовая численность работников в эксплуатации, производительность труда одного работника в эксплуатации. Раскрытые методом сопоставления СССР - РСФСР - Урала относительные данные позволили выявить темпы и особенности развития железнодорожного транспорта Урала, его удельный вес в железнодорожном транспорте всей страны.

Следует обратить внимание на ряд недостатков такого источника как статистические ежегодники. Начиная только с 1960 г. в статистических ежегодниках "Народное хозяйство РСФСР" приводятся данные о протяженности электрифицированных железнодорожных линий. В данных о подготовке рабочих для промышленности, строительства и транспорта в училищах и школах профессионально-технического образования цифры приводятся по ремесленным, железнодорожным и горнопромышленным училищам вместе взятым, а не по каждому типу училищ. Информация о распределении численности женщин-рабочих и служащих по отраслям народного хозяйства содержит цифры, характеризующие транспорт и связь в целом, то есть отсутствует возможность вычленения из этой доли железнодорожного транспорта.

3. Периодическая печать, мемуары.

При написании диссертационной работы нами исследованы материалы многотиражной газеты "Путевка", материалы всесоюзной железнодорожной газеты "Гудок" и областных газет "Уральский Рабочий" и "Челябинский Рабочий". Материалы этих газет содержат яркие зарисовки жизни железнодорожников, сведения о жилищном благоустройстве, о культурно-бытовом обслуживании железнодорожников. Значительный интерес представляют юбилейные статьи и заметки о железных дорогах Урала, материалы, посвященные годовщинам электрификации дорог Урала.

Для периодической печати, как источника по данной теме, характерны недостатки. Газета "Путевка" в период 1963 - 1966 гг. не издавалась. В целом для газеты характерна повторяемость публикуемых материалов, перепечатки статей и очерков из других газет - "Экономической газеты" и газеты "Гудок".

Слабой стороной газеты "Уральский Рабочий" является **отсутствие** информации о **культурно-бытовом положении** свердловских железнодорожников. Материалы газеты "Челябинский Рабочий" о **Южно-Уральской** магистрали **характеризуются** односторонним подходом в освещении проблем: основная тема материалов газеты - техническое совершенствование железной дороги, внедрение новой техники и передовых методов труда. В материалах газеты "Челябинский Рабочий" отсутствует тот критический подход к проблемам транспорта, какой имеет место в газете "Уральский **Рабочий**".

В диссертации широко использованы воспоминания ветеранов-железнодорожников и бывшего начальника Свердловской железной дороги Б.И. Колесникова.²²

4. Документы партийных и государственных архивов.

При работе над диссертацией нами проанализированы материалы 2-х центральных архивов - Российского Государственного Архива Экономики (РГАЭ), Государственного Архива Российской Федерации (ГАРФ) и 4-х местных архивов — Государственного Архива Свердловской Области (ГАСО), Центра Документации Общественных Организаций Свердловской Области (ЦДООСО), Текущего Архива Управления Свердловской железной дороги (ТАУЖД), Объединенного Государственного Архива Челябинской Области (ОГАЧО).

В Российском государственном архиве экономики нами исследованы документы фонда № 1884: "Отчеты по основной деятельности Южно-Уральской железной дороги" за 1956 г., 1957 г., 1960 г., 1962 г.; "Отчеты по капиталовложениям и подрядным организациям Южно-Уральской дороги" за 1956 г., 1957 г., 1963 г., 1965 г. Проанализированы также "Финансовые отчеты Главного управления учебными заведениями Министерства путей сообщения" за 1960 г., 1962 г., 1963 г.

Из "Годовых отчетов Южно-Уральской дороги по основной деятельности" нами извлечены сведения по труду, сведения о наличии жилого фонда на дороге, сведения о наличии эксплуатационного контингента на дороге и по производительности труда. В отчетах самым подробным образом представлены технические и экономические показатели работы дороги: оборот вагона, среднесуточный пробег **локомотива**, себестоимость пассажирских и грузовых перевозок. Однако в этих отчетах отсутствует информация о грузообороте и грузонапряженности дороги, отсутствуют сведения о государственных капиталовложениях в развитие хозяйства дороги. Нет в них сведений и о новом строительстве.

Из "Годовых отчетов по капиталовложениям Южно-Уральской дороги" извлечены сведения, касающиеся финансирования дороги Министерством путей сообщения; сведения о ходе нового строительства для производственных и непроизводственных целей. Представленные в отчетах по

²² Колесников Б.И. **Размышления под стук колес**. Екатеринбург, 2001. - 186 с. Вязигин Д.В. Ворота Северного Урала. Серов, 1978. - 135 с. Люди и годы: 120 лет **локомотивному хозяйству Свердловской** железной дороги. / Сост. А.И. Марговенко. Екатеринбург, 2000. - 286 с.

капиталовложениям данные **компенсировали** нам **отсутствие** таковых в отчетах по основной деятельности. В печатный текст обеих разновидностей отчетов внесены рукописные изменения, особенно в количественные показатели, что затрудняет работу исследователя с этим видом документов.

В Государственном архиве РФ из Ф. 5474 (ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта) извлечены и использованы сведения, касающиеся результатов социалистического соревнования на обеих дорогах, **культурно-бытового** и материального положения железнодорожников Урала. Представленные в документах материалы **носят** статистический характер. **Информация** сводится к простому перечислению цифр без комментариев, что снижало ценность для нас этого источника.

В Центре документации общественных организаций Свердловской области исследованы фонды Свердловского ОК КПСС № 4 и Свердловского промышленного ОК КПСС № 376, из которых использованы сведения о материальном обеспечении Свердловской магистрали. Использование этих документов позволило установить факт неравномерности технического развития всех отраслевых служб Свердловской магистрали. Из фонда Железнодорожного РК КПСС № 1594 использованы сведения по подготовке и переподготовке трудовых ресурсов Свердловской магистрали в железнодорожных институтах и школах рабочей молодежи, сведения о работе дорожных медицинских учреждений.

Значительный массив документов изучен в Государственном архиве Свердловской области (Ф. Р-65): "Годовые бухгалтерские отчеты по основной деятельности Свердловской дороги" за 1956 - 1965 гг. и "Годовые отчеты по капитальным вложениям управления Свердловской дороги" за 1956 - 1965 гг. Эта отчетная документация по **своей** структуре идентична отчетной документации Южно-Уральской дороги. Однако информация, представленная в отчетах **Южно-Уральской** дороги, более подробная и полная, чем в отчетах по Свердловской дороге. В "Годовых отчетах по основной деятельности Свердловской дороги" отсутствуют сводные таблицы о наличии контингента железнодорожников по каждой отраслевой службе. В "Годовых отчетах по капиталовложениям Свердловской дороги" отсутствуют данные о распределении капиталовложений на новое железнодорожное строительство, электрификацию и на строительство непроизводственных объектов (больницы, школы, дома культуры, жилье). Между тем, в отчетной документации Южно-Уральской дороги эти данные приведены.

В вышеуказанном архиве в фонде Р-65 изучены также "Годовые отчеты Свердловской дороги по сети учебных заведений" и "Годовые отчеты Отдела кадров Управления Свердловской железной дороги". Первые отчеты содержали необходимую для нас информацию о подготовке кадров массовых профессий в дорожной сети учебных заведений - школах рабочей молодежи, техникумах и **дортехшколах**. Вместе с тем, в отчетах отсутствует информация о подготовке работников в системе высшего образования.

Более информативными явились "Годовые отчеты **Отдела** кадров Управления **Свердловской** железной дороги". Эта документация содержит обширную информацию о контингенте **инженерно-технических** работников (**ИТР**) на дороге: количественный состав инженеров и техников; использование **ИТР** на дороге. Значительный объем материала содержится в этих отчетах о кадрах массовых профессий: приведена отраслевая структура производственного коллектива дороги. Содержатся весьма краткие сведения о подготовке кадров массовых профессий в профессиональных технических училищах. Эти короткие, но весьма важные для диссертации сообщения не прослеживаются в "Годовых отчетах Свердловской дороги по сети учебных заведений".

В Текущем архиве Управления Свердловской железной дороги содержатся в "Отделе капитального строительства" акты на ввод новых объектов на Свердловской железной дороге за 1959 - 1965 гг. Это единственные документы, касающиеся изучаемого нами **периода**, хранящиеся в архиве.

В Объединенном Государственном архиве Челябинской области нами изучены следующие фонды: фонд Управления Южно-Уральской железной дороги № **Р-1607**, фонд Челябинского промышленного ОК КПСС № 1470, фонд Челябинского ОК КПСС № 288.

В Ф. Р-1607 (Управление Южно-Уральской железной дороги) изучены "Годовые отчеты о работе отдела труда, зарплаты и техники безопасности Южно-Уральской железной дороги" за 1963 - 1965 гг. Из данных отчетов извлечен значительный объем информации, касающийся отраслевой структуры **Южно-Уральской** железной дороги, количественного состава работников дороги, сведения об изменении среднемесячной зарплаты работников по различным службам дороги. Существенным недостатком этого источника явилось то, что количественные данные, касающиеся наличия контингента железнодорожников, производительности труда, значительно расходятся с аналогичными данными в "Годовых отчетах по основной деятельности Южно-Уральской железной дороги", хранящихся в Российском государственном архиве экономики.

В фонде № Р-1607 нами исследованы и использованы в работе "Годовые отчеты о хозяйственно-финансовой деятельности Дорожного управления Рабочего снабжения Южно-Уральской железной дороги" за 1962 - 1965 гг., содержащие важные сведения о работе торговой и бытовой сети, сети общественного питания на всей железной дороге. Слабой стороной этого источника явилось хорошо заметное прикрытие и необоснованное оправдание серьезных недостатков в работе торговой сети на линии.

Документы фондов Челябинского промышленного ОК КПСС № 1470 и Челябинского ОК КПСС № 288 представили для работы весьма ценную информацию о материальном обеспечении **локомотивной**, вагонной и путевой служб Южно-Уральской железной дороги, о состоянии **материально-**

технической базы этих служб. Работу с указанными документами осложняла их большая рассеянность по единицам хранения фондов.

Основными принципами научной критики источников послужили их достоверность и полнота заключенной в них информации.

Научная новизна исследования. Диссертация является первым исследованием развития железнодорожного транспорта на Урале в середине 1950-х - середине 1960-х гг. В нем проанализированы вопросы, ранее только поставленные в исторической литературе: модернизация производственной сферы железнодорожного транспорта на Урале; потенциал работников железнодорожного транспорта района: численность, **структура**, подготовка и повышение квалификации; изменение социальной сферы: **жилищное** строительство на транспорте, материальный уровень жизни уральских железнодорожников, их социальное обслуживание и организация досуга. Новизна исследования состоит и в том, что введены в научный оборот неизученные ранее материалы и документы.

Практическая значимость работы состоит в том, что материалы диссертации окажут помощь при создании обобщающих трудов по истории России и Урала. Материалы исследования применимы при написании спецкурсов по истории железнодорожного транспорта.

Апробация результатов исследования. Основные положения работы были изложены на шести региональных научных конференциях: "Урал индустриальный: Четвертая региональная научная конференция" (ноябрь 2000 г.), "Четвертые **Татищевские** чтения " (18 - 19 апреля 2002 г.), "Научные труды П-й отчетной конференции молодых ученых ГОУ УГТУ-УПИ" (май 2002 г.), "Урал индустриальный: Пятая региональная научная конференция" (6 декабря 2002 г.), "Научные труды Ш-й отчетной конференции молодых ученых ГОУ УГТУ-УПИ" (середина ноября 2002 г.), "Научные труды **IV-й** отчетной конференции молодых ученых ГОУ УГТУ-УПИ" (май 2003 г.). По теме исследования имеется пять публикаций общим объемом 1,1 п.л.

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и источников.

Основное содержание работы

Во **Введении** обоснованы актуальность, практическая и научная значимость; определены объект и предмет исследования, временные и территориальные рамки; сформулированы цель и задачи работы; представлены методологические основы, историографический обзор и характеристика использованных источников.

Первая глава диссертации "Развитие производственной сферы" посвящена анализу развития структуры производственной сферы железнодорожного **транспорта**, состоящей из четырех компонентов - планирования, управления, финансирования, технического оснащения.

Первый параграф работы посвящен исследованию изменения системы планирования, управления на транспорте и динамики его финансирования.

Планирование развития железнодорожного транспорта началось с ленинского плана электрификации РСФСР (ГОЭЛРО) и проводилось прежде всего на базе его **электрификации**.

В диссертации автор пришел к выводу о том, что железнодорожный транспорт Урала занимал центральное место во всех правительственных планах развития народного хозяйства СССР начиная с ленинского плана ГОЭЛРО. Уральский экономический район должен был стать базой экономического развития для других районов страны. Это было возможно только с использованием сложившихся к середине 1950-х гг. железнодорожных связей УЭР с этими районами.

Созданная на железнодорожном транспорте Урала система управления полностью оправдала свою эффективность в условиях развития форсированного прогресса на нем и, одновременно, в условиях быстро растущих темпов грузооборота. Основанная на принципе единоначалия система управления транспортом явилась оптимальной формулой его модернизации, сохранив его целостность как механизма обслуживания народного хозяйства.

При сопоставлении данных о капиталовложениях в 1957 - 1965 гг. в Свердловскую и **Южно-Уральскую** железные дороги автор выявил, что капиталовложения в Южно-Уральскую дорогу существенно превышали капиталовложения за аналогичные годы в Свердловскую дорогу. Это можно объяснить тем, что **Южно-Уральская** дорога содержала больший локомотивный парк, чем Свердловская, и выполняла больший объем транзитных перевозок, являясь по существу частью Транссибирской магистрали.

Политика правительства в отношении железнодорожного транспорта СССР в середине 1950-х - середине 1960-х гг. нашла прямое отражение в финансировании железнодорожного транспорта на Урале, которое осуществлялось в недостаточных объемах и имело тенденцию к постепенному снижению. Снижение доли транспорта СССР и Урала в суммарных капиталовложениях в народное хозяйство явилось главной причиной отставания развития его материального потенциала от развития народного хозяйства. Основной причиной данной негативной тенденции

финансирования железнодорожного транспорта страны и Урала явилось стремление руководства страны к его экстенсивному развитию в целом, когда новое железнодорожное строительство служило освоению новых территорий, а все проблемы ускорения темпов работы транспорта предполагалось решить исключительно за счет внедрения новых видов локомотивной тяги.

Второй параграф главы посвящен анализу основных составляющих технического прогресса на железнодорожном транспорте Урала - новому строительству, электрификации больших по протяженности линий, внедрению новой локомотивной техники и подвижного состава, а также анализу эффективности материального обеспечения.

Автор сделал вывод о том, что с начала 1950-х гг. приоритетной целью нового железнодорожного строительства на Урале было обеспечение связи Центра с целинными и залежными землями Южного Урала и Казахстана,

Красноярского края, Новосибирской и Омской областей, Оренбуржья. С 1959 г. на первый план выступило обеспечение транспортной связи промышленных районов страны с железнодорожными узлами и **источниками** нефтяного **сырья**, руд и других полезных ископаемых (не случайно строительство дороги **Ивдель** - Обь началось в конце **1959** г.).

Протяженность электрифицированных линий Свердловской магистрали была заметно больше протяженности электрифицированных линий Южно-Уральской железной дороги, что обусловлено двумя причинами. **Во-первых**, электрификация была наиболее приемлемым способом модернизации на Свердловской дороге в силу особенностей климатических и географических условий расположения дороги. В то же время тепловозная тяга вполне удовлетворяла географическим условиям Южного Урала. **Во-вторых**, в годы освоения целинных и залежных земель на Южном Урале, в условиях форсированных темпов **грузо- и пассажироперевозок** первоочередным средством для увеличения пропускной способности дорог на Южном Урале в данной ситуации являлось внедрение тепловозной тяги, что не могло не отразиться на характере дальнейшего развития **Южно-Уральской** магистрали.

Автор **ометил**, что особенностью процесса электрификации железных дорог Урала в середине 1950-х - середине 1960-х гг., как и всего процесса их технической модернизации, был форсированный характер строительных работ и внедрения новой техники. Перед строителями-железнодорожниками и электрификаторами ставилась задача в предельно короткие сроки без ущерба для основных перевозочных работ проводить модернизацию оборудования и внедрение новых видов тяги на целых направлениях дорог, а не на отдельных участках. В связи с этим в диссертации утверждается, что именно фактор быстрого роста грузопотока на железных дорогах края обусловил форсированный характер всех работ по их развитию и совершенствованию.

Электрификация явилась не только технически оправданной формой развития транспорта на Урале, но и безальтернативной формой его развития. Электрификация явилась своеобразным локомотивом всего развития транспорта: она привнесла в его работу целый ряд технических и культурных инноваций.

Материальное обеспечение Южно-Уральской дороги локомотивной техникой разных типов было поставлено лучше, чем на Свердловской и Уфимской железных дорогах. Локомотивный парк первой дороги был более богат и более насыщен локомотивной техникой, чем парк последних. По мнению автора, это обстоятельство было связано с тем, что **Южно-Уральская** дорога являлась составной частью Транссибирской магистрали и выполняла самый большой объем транзитных грузоперевозок среди железных дорог СССР. Соответственно и обеспечение дороги локомотивной техникой было организовано на более высоком уровне в сравнении со Свердловской дорогой и остальными дорогами сети.

Автор считает, что нельзя назвать эффективным в данный период материальное обеспечение службы пути, которое находилось в послевоенное

время в запущенном состоянии и обновлялось крайне медленными темпами по причине общей нехватки материалов для ремонта железнодорожного полотна. Результатом явилось отставание развития материальной базы службы пути от базы локомотивной службы и в целом послужило основным сдерживающим фактором для развития технического прогресса на транспорте. Технический прогресс затронул лишь отдельные стороны обширной материально-технической базы транспорта. Модернизация производственной сферы транспорта в рассмотренный период определена автором как процесс форсированного внедрения в нее целого ряда новаций при одновременном сохранении значительной части ее устаревших элементов.

Во второй главе диссертации "Трудовые ресурсы" показано, что успех модернизации железнодорожного транспорта зависел от **модернизационных** процессов в его трудовом потенциале, то есть от того, насколько трудовая составляющая транспорта являлась восприимчивой к техническим и культурным новациям. **Первый параграф** главы содержит подробный анализ изменения численности контингента уральских железнодорожников и анализ профессиональных и отраслевых изменений в структуре трудовых ресурсов транспорта края.

Для железных дорог Урала был характерен непрерывный рост всего контингента железнодорожников, особенно непосредственно связанных с движением поездов. В рассмотренный период имели место значительные плановые сокращения работающего контингента, но они не смогли перекрыть общего количественного роста трудящихся. **Во-первых**, вытеснение отживших профессий происходило медленными темпами, тогда как представители новых профессий в значительном количестве прибывали на дороги. **Во-вторых**, многие работники, попавшие под плановые сокращения, просто переводились на работу в другие службы или на другие участки. Все эти обстоятельства обусловили непрерывный рост контингента уральских железнодорожников.

Исследование выявило, что развитие отраслевой структуры на железнодорожном транспорте Урала носило довольно противоречивый характер. С одной стороны, произошло общее разрастание отраслевой структуры железных дорог за счет появления новых служб и притока новых работников. С другой стороны, увеличение контингента в таких традиционных отраслях как путевая, сигнализации и связи, грузовая свидетельствовало о сохранении в данных отраслях большого количества работников отживших профессий и сохранении большой доли тяжелого ручного труда.

Второй параграф главы посвящен анализу основных форм подготовки и повышения квалификации работников массовых профессий. Основной формой подготовки работников массовых профессий на железных дорогах Урала являлось индивидуальное обучение. В постоянно действующих школах и курсах с отрывом от производства обучалось в три и более раза меньше, чем без отрыва от производства. На Свердловской железной дороге повышение квалификации кадров осуществлялась через систему постоянно действующих курсов при технических школах, на производственно-технических курсах без

отрыва от производства путем организации школ передового **опыта**, а также проведения целого ряда массовых мероприятий технической пропаганды.

Количество работников, повышавших квалификацию с отрывом от **производства**, с каждым годом заметно уменьшалось. Автор считает, что это было связано с невозможностью для руководства и служб дороги выделить необходимый контингент для обучения по этой форме в условиях все увеличивающихся темпов работы дороги, интенсивности грузоперевозок. Более того, большинство молодых рабочих предпочитало повышать свою квалификацию именно без отрыва от производства в связи с тяжелым материальным положением в семье.

Третий параграф главы посвящен исследованию эффективности основных форм подготовки **инженерно-технических** работников для транспорта края. В параграфе дан анализ основным формам повышения квалификации ИТР на **транспорте** Урала. Проблема подготовки специалистов со средним техническим образованием для железнодорожного транспорта на Урале была решена довольно успешно, чему в немалой степени способствовала созданная до войны и в первое послевоенное десятилетие сеть железнодорожных техникумов. За короткий промежуток времени в железнодорожных техникумах Урала были открыты новые специальности и организована по ним подготовка учащихся. При этом основной формой подготовки специалистов-техников в данный период времени явилось обучение без отрыва от производства по заочной системе, что было продиктовано не только волевыми решениями руководства страны, но и объективной невозможностью отвлекать работников с производства на учебу ввиду резко возросшей интенсивности движения грузопотоков.

Исследование показало, что в середине **1950-х** - середине 1960-х гг. на железнодорожном транспорте на Урале были достигнуты внушительные успехи в подготовке инженерных работников. Фактически заново созданная сеть высших учебных заведений и увеличенная сеть **средних** учебных заведений позволили в оптимальные сроки подготовить для железных дорог Урала необходимое на данный период количество инженерно-технических работников не только по существовавшей номенклатуре специальностей, но и по совершенно новым специальностям транспорта. Тем не менее, на транспорте Урала практическое знание дела и богатый опыт удержали свои позиции и продолжали доминировать над теоретическими и практическими знаниями, полученными в вузах и техникумах. По мнению автора, складыванию этого **обстоятельства** способствовало отсутствие необходимых материальных условий и условий труда для работников высшей и средней квалификации, что заметно снизило престиж их труда. Весьма значимый в условиях модернизации транспорта труд **инженерно-технических** работников не ценился руководством государства, стремившемся приравнять его по значимости и результативности к труду работников массовых профессий. В итоге, обеспечение железнодорожного транспорта на Урале **инженерно-**

техническими работниками значительно отставало от уровня развития материально-технического потенциала транспорта.

В параграфе сделан вывод, что развитие и совершенствование трудовых ресурсов железнодорожного транспорта края не достигло ожидаемых результатов. К середине 1960-х гг. на железнодорожном транспорте УЭР труд высокой и средней квалификации не занял того заслуженного и почетного **места**, которое отводилось ему в ходе модернизации. Существовавшая к середине 1950-х гг. структура работников была слишком жесткой и неподатливой для реформирования, для восприятия каких-либо инноваций вообще. Поэтому все попытки развития и обновления трудовых ресурсов транспорта за счет интеграции в него новых работников наряду с сохранением устоявшейся структуры терпели неудачу.

Автор отмечает, что широко организованная кампания по отбору и направлению кандидатов с производства в железнодорожные институты и техникумы на Урале была провалена, так как большая часть рабочей молодежи имели низкую общеобразовательную подготовку и не получали соответствующей материальной поддержки.

Практически весь контингент инженерно-технических работников транспорта на Урале успешно прошел обучение по повышению квалификации. В диссертации установлено, что повышение квалификации работников осуществлялось в данный период, в основном, на базе местных научно-образовательных учреждений и курсов с привлечением местного преподавательского состава. Особенностью процесса повышения квалификации работников транспорта края был его краткосрочный характер, обусловленный форсированным развитием материально-технической сферы транспорта. Проводившаяся на Урале работа по повышению квалификации инженерно-технических работников транспорта оценивается в исследовании как результативная, так как явилась условием для дальнейшего совершенствования и развития железнодорожного транспорта на Урале.

Третья глава диссертации "Изменение социальной сферы" посвящена исследованию части инфраструктуры транспорта, включающую в себя организацию оплаты труда, жилищное хозяйство, **здравоохранение**, объекты снабжения и **культуры**.

В первом параграфе рассматривается процесс реформирования заработной платы на железных дорогах Урала и влияние модернизационных процессов на развитие сети предприятий общественного питания, бытовых услуг и торговли на транспорте края.

Автором выявлено, что среднемесячная заработная плата железнодорожников Свердловской и Южно-Уральской магистралей заметно превышала среднемесячную зарплату железнодорожников в целом по сети дорог СССР. Данное превышение зарплаты на дорогах Урала было связано с выплатой железнодорожникам уральского коэффициента к зарплате. В свою очередь, среднемесячная зарплата свердловских железнодорожников заметно превышала аналогичный показатель по Южно-Уральской дороге. Это было

связано со строгим соблюдением на последней принципа: **производительность** труда всегда должна перекрывать рост заработной платы.

В рассматриваемый период уровень оплаты труда **ИТР** остался неизменным, а система их премирования была осложнена дополнительными условиями, связанными с качеством и количеством работы всего предприятия или **цеха**. Премирование в наименьшей степени затронуло труд **инженерно-технических** работников транспорта на Урале. Вместе с тем, повышение оплаты труда работников массовых профессий и неквалифицированных рабочих позволило им перейти с прожиточного минимума на относительно безбедное существование.

Несмотря на некоторый рост на Свердловской и Южно-Уральской железных дорогах числа предприятий бытового обслуживания, качественный уровень их деятельности по удовлетворению железнодорожников в бытовых удобствах оставался в данный период относительно низким, особенно на отдаленных станциях. Созданная в эти годы на Свердловской железной дороге сеть бытовых предприятий была просто неспособна обслуживать своих работников на должном уровне и фактически не справлялась со своими обязанностями. В сравнении со Свердловской, руководство Южно-Уральской дороги предпринимало более активные усилия в налаживании бытового обслуживания своих работников и достигло в этом деле относительного улучшения положения.

Значительное развитие на транспорте получила сеть предприятий торговли. Тем не менее, их обеспеченность товарной массой особенно промышленными товарами требуемого качества и **ассортимента**, оставалась низкой. Свердловская и **Южно-Уральская** железные дороги находили своеобразный выход из такого положения с продажей промышленных товаров путем организации дорожных и областных ярмарок. Ярмарочная форма торговли позволяла дорогам в какой-то степени выгодно **избавиться** от сверхнормативных запасов товаров низкого спроса и закупить необходимые им промышленные **товары**.

Крайняя перегруженность магистральных направлений железных дорог грузопотоками являлась главной причиной нестабильного торгового обслуживания железнодорожников, проживавших на отдаленных линейных станциях и участках.

Во втором параграфе автор характеризует динамику строительства жилья и итоги жилищного строительства на транспорте, выявляет уровень развития на нем системы здравоохранения, анализирует основные формы организации досуга железнодорожников Урала.

В 1957 - 1962 гг. жилфонд Свердловской железной дороги заметно вырос. С 1964 г. темпы роста относительно резко снизились, что было связано с уменьшением финансирования жилищного строительства, уменьшением снабжения его строительными материалами и рабочей силой. В 1964 - 1965 гг. усилия железнодорожников были направлены на дальнейшую модернизацию магистралей.

Автором установлено, что темпы роста жилищного фонда на Южно-Уральской дороге были заметно ниже темпов роста жилфонда на Свердловской дороге. Более того, сам размер жилищного фонда **Южно-Уральской** дороги в 1956 - 1965 гг. был явно меньше размера жилфонда Свердловской дороги (в **1,5 – 1,6** раза). На Свердловской железной дороге проводилась более активная и более последовательная политика по развитию жилфонда по сравнению с Южно-Уральской дорогой. На Свердловской дороге уделялось больше внимания и средств жилищному строительству, чем на Южно-Уральской дороге. Факт уменьшения общежитий на Свердловской железной дороге свидетельствовал о заметном росте числа благоустроенных квартир. Старые, неблагодарные общежития на дороге не ликвидировались в буквальном смысле этого слова, а просто переоборудовались под "квартиры", в которые вселялись работники дороги, проживавшие на площади барачного типа.

Автор отметил постоянное превышение фактических расходов над плановыми по содержанию на железных дорогах Урала жилищного фонда и особенно общежитий, то есть убыточность их содержания для транспорта. В ходе анализа были установлены основные причины этой тенденции. **Во-первых**, Министерство путей сообщения по плану выделяло на содержание жилфонда для Свердловской и **Южно-Уральской** дорог сумму из расчета **среднесетевой** нормы. Вместе с тем годовой фактический расход оказывался намного выше среднесетевой нормы, так как такой расход был связан с климатическими особенностями в условиях Урала. В итоге, **среднесетевая** норма расходов на жилищный фонд не оправдывала себя в условиях Урала.

В строительстве жилья на сети железных дорог СССР был осуществлен настоящий рывок вперед, который в условиях Урала можно охарактеризовать как подлинный прорыв в данной сфере. Несмотря на незавершенный характер жилищного строительства на транспорте **Урала**, были впервые достигнуты такие рубежи в данной сфере, которые фактически не намечались в планировании в течение предшествующих десятилетий: в середине 1950-х — середине 1960-х гг. было сдано нового жилья в эксплуатацию больше, чем за предшествующие данному периоду пятнадцать лет.

На железных дорогах Урала в данный период наблюдался непрерывный рост больниц, поликлиник и контингента врачей и медперсонала. Лечебно-профилактические учреждения Свердловской железной дороги наряду с оказанием амбулаторной помощи больным планово проводили профилактические и оздоровительные мероприятия. Врачи и средние медицинские работники были распределены на дороге по производственным и территориальным участкам. На ведущих предприятиях Свердловской дороги были созданы комиссии по снижению заболеваемости, на которых производственные врачи ставили вопрос по улучшению условий труда и снижению заболеваемости.

На железнодорожных магистралях края произошел относительно резкий рост числа больниц, амбулаторий, поликлиник и медпунктов. Медицинские учреждения начали получать передовые по тем временам медицинское

оборудование, инструментарий, постепенно налаживалось обеспечение их **медикаментами**. Произошло значительное укрепление материальной базы системы здравоохранения на транспорте. Однако следует все же отметить некоторое отставание количественного развития системы здравоохранения на транспорте от ее качественного развития: качество медицинских услуг не всегда полностью соответствовало потребностям в них. Тем не менее, система здравоохранения значительно превзошла уровень развития системы здравоохранения в остальных отраслях народного **хозяйства**.

Автор пришел к заключению, что модернизация социальной сферы транспорта носила незавершенный характер **и** по своим темпам **протекала** **намного медленнее**, чем в производственной сфере. Развитие социальной сферы носило прерывистый характер и сопровождалось **издержками**. Тем не менее, в рассмотренный период произошло окончательное становление и упрочение материальной базы социальной сферы транспорта на Урале.

Работа над организацией досуга уральских железнодорожников носила многосторонний характер **и способствовала** росту их образовательного и духовного уровня в соответствии с задачами модернизации. Все мероприятия по организации досуга работников разрабатывались в централизованном порядке вышестоящими учреждениями культуры и утверждались высшими партийными инстанциями. Организация досуга на транспорте велась в русле официально провозглашенной идеологической установки о воспитании человека коммунистического **общества**. Эта установка несла в себе и значительный положительный **заряд**, способствовав всестороннему развитию производственных коллективов. Сделан вывод о том, что в основу такого воспитания и культурного **просвещения** работников **были** положены труд и трудовые традиции. Ввиду этого, организация и проведение досуга для трудящихся транспорта края служили их мобилизации со всеми их знаниями и умениями в активном участии в модернизации транспорта на Урале.

В **заключении** диссертации подведены основные **итоги** развития железнодорожного транспорта на Урале в середине **1950-х** - середине 1960-х гг. и даны рекомендации **Министерству** путей сообщения, местным и центральным органам власти.

Форсированное развитие железнодорожного транспорта на Урале было обусловлено и явилось следствием трех **всеобъемлющих** факторов. Железные дороги на Урале, в силу срединного географического положения Урала на стыке между Европейской **и** Азиатской частями СССР, служили важнейшим транзитным коридором между двумя частями страны и в первую очередь подверглись влиянию мировых **модернизационных** процессов, происходивших на транспорте.

Второй фактор развития транспорта района - целенаправленная государственная политика. Уральский экономический район **занимал** ведущее место в стратегии Советского государства по экономическому развитию страны. Поэтому развитие **железнодорожного** транспорта на Урале, как основного вида транспорта района и страны, явилось важнейшим элементом в

осуществлении государственной политики по развитию Уральского экономического района и страны в целом.

Третий фактор развития железнодорожного транспорта Уральского экономического района - резко возросшие темпы и масштабы развития народного хозяйства страны и района, закономерно выдвинувшие на первый план проблему модернизации железнодорожной сети района.

Основные результаты работы по теме диссертации представлены автором в следующих публикациях:

1. Развитие железнодорожного транспорта на Урале в середине 1960-х - середине 1980-х гг. // Урал индустриальный: Бакунинские чтения. Материалы 4-й регион. науч. конф., 2000 г. Екатеринбург: УГТУ-УПИ. - Екатеринбург: Академкнига, 2001. - 0,3 п.л. (в соавторстве с Б.В. Личманом).
2. Жилищный фонд Свердловской железной дороги в 1956 - 1966 гг. // Научные труды II отчетной конференции молодых ученых ГОУ УГТУ-УПИ, Сборник статей. Екатеринбург: ГОУ УГТУ-УПИ, 2002. В 2-х ч. - 0,1 п.л.
3. Материальное обеспечение железнодорожного транспорта Урала в 1956 - 1966 гг. // Научные труды III отчетной конференции молодых ученых ГОУ ВПО УГТУ-УПИ. Сборник статей. Екатеринбург: ГОУ ВПО УГТУ-УПИ, 2002. В 2 ч. - 0,1 п.л.
4. Государственная политика по развитию железнодорожного транспорта Урала в 1956 - 1965 гг. // Четвертые Татищевские чтения. Екатеринбург, 18-19 апреля 2002 г. Екатеринбург: Институт Истории и Археологии РАН, 2002. - 0,2 п.л.
5. Подготовка инженерных кадров для Свердловской и Южно-Уральской железных дорог в 1956 - 1966 гг. // Урал индустриальный. Бакунинские чтения. Сборник материалов V-й региональной научной конференции, декабрь 2002 г. Екатеринбург: Изд-во Гуманитарного университета, 2003. - 0,4 п.л.

Подписано в печать 15.05.2003. Формат 60х84 1/16. Бумага писчая.

Офсетная печать. Тираж 100 экз. Заказ № 149 .

Ризография НИЧ УГТУ.

620002 Екатеринбург, ул. Мира, 19.